



**Auszug aus dem Protokoll
des Gemeinderats Fällanden vom 12. Mai 2020**

08.	Elektrizitätsversorgung, Energie, Gasversorgung	117
08.04.	Anlagen Elektrizitätsversorgung	
08.08.	Energie	
	E-Ladestation bei der Garage Bosshardt AG in Fällanden	
	Projektgenehmigung, Kreditbewilligung und Auftragsvergabe;	
	Wiedererwägung	

IDG-Status:	öffentlich	Medienmitteilung <input type="checkbox"/>
		Website <input checked="" type="checkbox"/>

Ausgangslage

Mit der Einführung von Batterie-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und der erwarteten starken Zunahme dieser Fahrzeuge stehen die Gemeinden vor neuen Herausforderungen; sie sollten sich auf diesen Trend vorbereiten und ihre Infrastrukturen entsprechend anpassen. Das Elektrizitätswerk Fällanden (EWF) möchte den Weg der CO₂-armen Mobilität unterstützen und eine Schnellladestation erstellen. Sofern genügend Ressourcen vorhanden sind, sollen als Stromquelle Ökostrom aus Fällanden oder andere erneuerbare Energien, wie zum Beispiel Naturmade star oder basic, an der Ladestation genutzt werden.

An seiner Sitzung vom 5. November 2019 lehnte der Gemeinderat den Antrag der Werkkommission zur Installation einer Schnellladestation aus folgenden Überlegungen ab:

- Die hauptsächliche Zielgruppe ist nicht die Fälländer Bevölkerung. Für diese Zielgruppe steht sowohl in Volketswil wie auch in Dübendorf eine Schnellladestation zur Verfügung, so dass deren «Versorgung» in der näheren Umgebung ausreichend sichergestellt ist.
- Für eine Nutzung der geplanten Schnellladestation durch die Fälländer Bevölkerung, die ihr Elektroauto laden wollen, solange sie im Dorf ihre Besorgungen machen, ist der vorgesehene Standort ungeeignet.
- Eine solche Schnellladestation darf nicht zu einer Quersubventionierung durch die Stromverbrauchenden in Fällanden führen.

Aus diesen Gründen erachtete der Gemeinderat das Projekt als nicht sinnvoll, da der Nutzen für die Gemeinde Fällanden in Anbetracht der hohen Investitionen zu gering sei.

In der damaligen Diskussion konnten folgende Aspekte nicht in die Diskussion eingebracht werden:

- Dass die Zielgruppe nicht die Fälländer Bevölkerung mit E-Autos sei, stimmt aus der Erfahrung der E-Auto-Community in dieser Form nicht. Fälländer Elektroauto-Besitzende laden ihr Auto wohl in der Regel zuhause resp. in der Gemeinschaftsgarage. Es gibt aber erfahrungsgemäss Situationen (Stecker nicht richtig eingesteckt, Störung an der Ladestation, etc.), in denen das Auto bei der Abfahrt – vor allem wenn eine längere Fahrt geplant ist – über nicht genügend Ladung verfügt. In diesem Fall können die Besitzenden an der Schnellladestation innert kurzer Zeit zum Beispiel weitere 100 km Fahrstrecke in die Batterie laden.
- Schnellladestationen müssen an intensiv befahrenen Strecken erstellt werden. Deshalb trifft die Aussage nicht zu, dass der vorgesehene Standort ungeeignet sei für eine Nutzung der geplanten Schnellladestation durch die Fälländer Bevölkerung, die ihr Elektroauto laden wollen, solange sie im Dorf ihre Besorgungen machen. Die Ausrichtung bzw. Zielgruppe einer Schnellladestation ist ein andere.
- Die Stationen in Volketswil bzw. Dübendorf, auf die referenziert wurde, sind keine Hypercharger wie in Fällanden vorgesehen (75 kW, später 150 kW, d. h. es werden rund 100 km in max. 15 Minuten geladen), sondern kleinere Ladestationen (in der Regel mit 11 kW oder 22 kW), die eine andere Art der Batterieladung anbieten. Sie dienen nicht zur Schnellladung von Batterien, sondern bringen lediglich einige kWh in die Batterie. Da erfahrungsgemäss häufig mehr als ein Auto gleichzeitig geladen wird, sinkt zudem die verfügbare elektrische Leistung, die pro Auto zur Verfügung steht. Die Strommenge, die innerhalb einer gewissen Zeit geladen kann, ist deshalb gering.
- Hypercharger sollen an vielbefahrenen Strassen oder Hauptverkehrsachsen liegen. Praktisch alle Stationen in Volketswil und Dübendorf erfüllen diese Bedingungen nicht. Für den Pendlerverkehr durch die Schwerzenbachstrasse trifft dies hingegen zu.
- Der Businessplan hat bereits im November 2019 gezeigt, dass keine Quersubventionierung stattfindet. Der Businesscase wurde in der Zwischenzeit weiter verbessert, so dass auch dieses Argument nicht zutrifft. Im ungünstigsten Fall wird ein kumulierter EBITDA von ca. Fr. 115'000.– nach 20 Jahren erwartet.
- Schliesslich ist eine Schnellladestation heute zunehmend Bestandteil einer modernen Verkehrs-Infrastruktur einer zukunftsorientierten Gemeinde, vor allem wenn der Standort geeignet ist, da er bei einer Tankstelle mit Shop untergebracht werden kann.

Deshalb soll der Entscheid in Wiedererwägung gezogen werden.

Erwägungen

Die Mehrzahl der Batterie-elektrischen Autos auf dem Schweizer Markt wird heute mit einer elektrischen Leistung von 100 kW und mehr geladen (Hypercharger). Die Tendenz bei neuen Fahrzeugen geht zu immer höheren Ladeleistungen, d. h. in Zukunft werden die benötigten elektrischen Ladeleistungen an Schnellladestationen ansteigen.

Eine Ladestation soll alle gängigen Schnellladesysteme auf dem Markt abdecken. Voraussichtlich werden die nächsten Autogenerationen mit folgenden drei Schnellladesystemen ausgestattet: Typ2 (AC Schnellladung), CHAdeMo (DC Schnellladung) und Combo2 (DC Schnellladung).

Die Ladeleistung liegt beim ersten Ausbauschnitt des Hyperchargers bei maximal 75 kW pro Ladepunkt. Bei der vom Elektrizitätswerk Fällanden gewählten Ausführung können zwei Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden (CHAdeMo oder Combo2 und AC). Damit können alle aktuellen sowie zukünftigen Elektrofahrzeuge geladen werden. Die Ladestation ist so aufgebaut, dass später bei Bedarf durch das Zufügen eines zweiten Moduls, das im Gehäuse bereits vorgesehen ist, die elektrische Ladeleistung verdoppelt werden kann. Die elektrische Infrastruktur, die Zuleitungen etc. sind bereits für diese hohe Ladeleistung ausgelegt.

Der Standort einer Schnellladestation soll an einer Strasse mit möglichst hohem Verkehrsaufkommen liegen. Zudem sollen weitere Dienstleistungen angeboten werden, um die Nutzung der Ladestation effizient zu gestalten. Als Standort für die Ladestation wurde deshalb die SOCAR Tankstelle der Garage Bosshardt an der Schwerzenbachstrasse 40 in Fällanden als optimal eruiert.



Kostenzusammenstellung

Beschreibung		Total
– Projektierung, Bauleitung und Abrechnung	Fr.	960.–
– Kabelverteilkabine inklusive Vorschacht für Messung	Fr.	8'325.–
– Verkabelung und Anschluss Ladesäule	Fr.	7'679.–
– Tiefbaukosten	Fr.	7'750.–
– Ladeinfrastruktur Alpitronic Hypercharger 150-1, 75 kW ausbaubar auf 150 kW, inkl. Inbetriebnahme	Fr.	50'000.–
– Montage Ladeinfrastruktur	Fr.	1'000.–
– Notarkosten, Unvorhergesehenes und Rundungen	Fr.	2'286.–
Bausumme exkl. MWST brutto	Fr.	78'000.–
– ./.. abzüglich Beitrag Garage Bosshardt	Fr.	-10'000.–
Bausumme exkl. MWST netto	Fr.	68'000.–
Jährlich wiederkehrende Kosten		
– Service, Unterhalt, Mitgliedschaft ca.	Fr.	2'000.–
Total jährlich wiederkehrende Kosten exkl. MWST	Fr.	2'000.–

Weitere Details sind der Offerte der Alpiq E-Mobility AG vom 20. April 2020 zu entnehmen. Mit der Garage Bosshardt wurde vereinbart, dass sie sich an den Investitionen mit einer Summe von Fr. 10'000.– beteiligt. Zudem stellt die Garage Bosshardt die beiden benötigten Parkplätze für die Ladestation unentgeltlich zur Verfügung.

Zugangs- und Zahlungssystem

Für das Zugangs- und Zahlungssystem ist die Variante von easy4you der Alpiq AG vorgesehen. Der Leiter Abteilung Tiefbau und Werke wird ab dem Jahr 2020 dem Verein Energy4Drive beitreten, der von 13 Elektrizitätswerken aus dem Raum Zürich gegründet wurde. Die Kunden können die Kosten der Ladung entweder als Mitglieder mit der Karte von easy4you oder mit einer Kreditkarte bezahlen.

Finanzielles

Die Kosten für die Erstellung der Schnellladestation gehen zulasten der Investitionsrechnung 2020 und werden in der Höhe von Fr. 70'000.– vom Elektrizitätswerk Fällanden und in der Höhe von Fr. 10'000.– von der Garage Bosshardt in Fällanden gemeinsam getragen.

Die Investitionskosten für die Ladestation von Alpiq konnten um rund 10 % auf Fr. 50'000.– reduziert werden. Im Businesscase sind bei den Investitionen der Ausbau der Ladeleistung nach zehn Jahren mit einem zweiten Modul berücksichtigt; er schliesst auch die konservative Annahme mit ein, dass die Lademodule alle fünf Jahre ersetzt werden müssen.

Mit der Kostenreduktion und dem Beitrag der Garage Bosshardt steigt die Wirtschaftlichkeit entsprechend an. Damit können die früher geäusserten Bedenken, dass die Anlage unwirtschaftlich sei, weiter zerstreut werden. Der kumulierte E-BIDTA nach 20 Jahren wird im ungünstigsten Fall auf rund Fr. 115'000.– geschätzt.

Neben den externen Kosten von Fr. 50'000.– für die Ladeinfrastruktur sind lediglich noch die Notariatskosten von rund Fr. 2'000.– externe Kosten. Alle übrigen Leistungen werden vom Elektrizitätswerk Fällanden selbst erbracht.

Die Kosten für das Erstellen der Ladestation sind als einmalige, der Betrieb als jährlich wiederkehrende Ausgaben zu taxieren und übersteigen gemäss Art. 36 lit. c der Gemeindeordnung die Kompetenz der Werkkommission. Im Budget 2020 sind in der Investitionsrechnung Fr. 80'000.– für dieses Projekt eingestellt. Die Werkkommission stimmt dem Bau der Anlage zu und beantragt dem Gemeinderat, diese zu bewilligen.

Rechtliches

Für die Benützung der beiden Parkplätze wird mit der Garage Bosshardt ein Dienstbarkeitsvertrag ohne Entschädigung abgeschlossen. Die Kosten für den Grundbucheintrag gehen zulasten des Elektrizitätswerks Fällanden.

Der Gemeinderat beschliesst:

1. Der Beschluss Nr. 236 vom 5. November 2019 wird in Wiedererwägung gezogen und aufgehoben.
2. Das Projekt für den Bau einer Schnellladestation für Elektrofahrzeuge bei der Garage Bosshardt AG, Schwerzenbachstrasse 40, Fällanden, wird genehmigt (Projekt 6022 51611).
3. Für die Investition wird ein Kredit in der Höhe von Fr. 52'000.– (KoA 5060.00 Mobilien, KST 1.6150.5060.02 Erstellung E-Ladestation) und für die jährlich wiederkehrenden Kosten ein Kredit von Fr. 2'000.– exkl. MWST (KoA 315100 Unterhalt Apparate, Maschinen, Geräte usw., KST 6150 Elektrizitätsnetz) bewilligt.
4. Das Zahlungs- und Zugangssystem soll durch easy4you bzw. Alpiq erfolgen.
5. Die Abteilung Tiefbau und Werke wird beauftragt und ermächtigt, den Auftrag für die Erstellung und den Betrieb der Ladestation im Umfang von Fr. 50'000.– exkl. MWST an die Firma ALPIQ E-Mobility AG in Zürich zu vergeben.
6. Der Leiter Abteilung Tiefbau und Werke wird beauftragt und ermächtigt, sich dem Verein Energie4Drive anzuschliessen.

7. Mitteilung an:
- Vorsteher Ressort Tiefbau und Werke, per Extranet
 - Leiter Abteilung Tiefbau und Werke; zum Vollzug, per E-Mail
 - Leiterin Abteilung Finanzen, per E-Mail
 - 08.04.
 - 08.08. (Hauptakten)
-

Für richtigen Protokollauszug:



Brigit Frick
Stellvertreterin Gemeindeschreiberin

Versand: 14. Mai 2020